

УДК 341.17

«МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ»

Мадмарова Алтынай Даулетовна

madmarova98@mail.ru

студент 3 курса кафедры международного права ЕНУ им. Л.Н.Гумилева

Перевозки грузов и пассажиров происходит при помощи транспорта по железным дорогам, по морю, по воздуху и автомобилем. Под международной перевозкой раскрывается значение провоза грузов и пассажиров минимум между территориями двух стран, происходящие на условиях, которые принимаются между этими государствами в международных договорах.

Особенной чертой правового регулирования отмечается тем, что главные вопросы перевозок определяются в международных договорах (транспортных конвенциях), состоящие из унифицированных правил, определяющие по единым требованиям условия перевозок грузов и пассажиров на международном уровне. В трудах иностранных авторов говорится о том, что вряд ли определится другая область права, где содержится большое число международных соглашений об унификации правовых норм, (К. Сир Договора такого типа состоят из норм правил к перевозочным документам, составляется процесс отвоза груза с точки отправки и прибытия в город назначения, условия ответственности перевозчика, правила подачи к перевозчику жалобы в виде претензий. При отсутствии единых материально-правовых норм делается акцент к нормам национального права согласно коллизионным нормам транспортных конвенций или положения национальных законов.

Соглашение международной перевозки выделяется тем, что при исполнении материально-правовых норм делается ориентир на разные коллизионные принципы. Например, при отправлении груза происходит регулирование законом страны отправления, при подаче груза в стране прибытия - законом государства назначения. Также в иных делах

используется закон перевозчика или же закон страны суда. Независимо от перевозок на различном транспорте выделяют международные железнодорожные, автомобильные, воздушные и морские перевозки. 24 мая 1980 г. принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, а 1 февраля 1990 г. - Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, нанесённый при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), 15 апреля 1991 г. - Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. В 1980 г. на конференции по изменению Бернских конвенций страны приняли Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). КОТИФ содержит под собой объединённые правила Бернских конвенций и Дополнительного соглашения 1966 г. в едином основном соглашении, состоящие из двух приложений (А и В), указывающие нормы национального закона об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А раскрывает условия перевозок пассажиров, названное Едиными правилами МПК. Приложение В о перевозке грузов называется Едиными правилами МГК. Единые правила МГК затрагивают перевозки по направлениям железных дорог с определёнными маршрутами, где список составляется по согласию участников Конвенции. Тарифы провозных платежей назначаются национальными и международными тарифами. Определены сроки доставки грузов по времени. Так, по нормам КОТИФ максимальные сроки доставки грузов для грузов со скоростью большого назначения не превышает 400 км, а для товаров с перевозкой под скоростью малого оборота - 300 км в сутки. За руководством станций железных дорог сохранено право определять для отдельных сообщений особые сроки доставки и также дополнительное время в случае определённых причин и случаев.

Правила КОТИФ говорят о том, что убытки из-за доставки груза не по графику во времени владельцу грузов определяются в размере трехкратных провозных платежей. В области железнодорожных перевозок отметим Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), где в число участников входят Россия, страны Восточной Европы, Азии с режимом коммунизма. Оно имеет силу с 1992 г. и указывает процесс провоза груза с города отправления в точку прибытия по договору перевозки. С 1 июля 1998 г. действует Соглашение станций в области железных дорог Латвии, Литвы, Эстонии об использовании отдельных положений Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В 1998 г. был принят в официальном виде принят обновлённый текст СМГС, принятое 22 государствами, включая страны СНГ и Прибалтики. 28 мая 1997 г. в Таллине принято Соглашение между станциями направления железных дорог Латвии, Литвы и Эстонии о применении СМГС. Внешнеторговые грузы в страны - участницы СМГС определяются по составленной международной накладной из правила, определяемое в точке нахождения

страны отправления. СМГС определяет к ним ряд дополнений, затрагивающий обозначение груза и правила составления транспортных документов. В стране назначения груз передается согласно национальным правилам этой страны, но СМГС дополняет инструкциями, например специальные правила о порядке создания и принятии коммерческих актов при обнаружении несобранности груза. Грузы по просьбе отправителя совершают перевозку малой или большой скоростью, притом время доставки в СМГС учитывают период смены груза в вагонах при пересечении границ между странами станций железных дорог. Провозные платежи передаются на оплату по составленным тарифам от государств по их денежной системе: за отправку груза по в страну прибытия - отправителем, а по дорогам назначения - получателем груза.

Процесс регулирования международных автомобильных перевозок определяется согласно правилам договоров. Сюда входят соглашения, например Конвенция о дорожном движении 1968 г. (действует с 1977 г.), Европейское соглашение 1971 г., с дополнением и уточнением Конвенции о дорожном движении, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1959 г. (1975 г., действие с 1977 г.), Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДПОГ) 1957 г. Положения договора автомобильной перевозке грузов на международном уровне среди европейских стран регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. При автомобильных перевозках большое значение уделяется гарантиям при нанесении вреда третьим лицам автомобилем. Это достигается после составления обязательного страхования гражданской ответственности, что подтверждается как национальным законодательством, так и международным соглашением. Так, в заключенных с определенным числом стран в двусторонних соглашениях о проведении автомобильного сообщения указывает обязательное страхование ответственности Гражданского значения при международных автомобильных перевозках. Конвенция подвергает унификации нормы международной дорожной перевозки грузов, включая документы, используемые в ходе осуществления перевозок, и наличие ответственности перевозчика.

В Конвенцию добавлена коллизионная норма, отсылающая к положению изменения срока исковой давности к положениям закона страны суда, которое изучает данное дело. Конвенция МДП 1975 г., занимаясь правилами международной дорожной перевозки грузов, представляет как элемент основного атрибута книжку МДП - единый таможенный документ при проезде груза от таможни страны отправки к пункту прибытия в регионе МДП. Конвенцией определен институт гарантийного объединения, говорящее об объединении, подтверждаемое таможенными органами государства - участника Конвенции в качестве поддержки для лиц,

поддерживающих правила дорожной перевозки грузов.. Страны - участницы договоров обязательно требуют страхование гражданской ответственности перевозчиков перед третьими лицами по причине наличия автотранспортных средств. Положения договоров содержат осуществление свободы от налогов и сборов с автотранспортных средств, пограничные, таможенные и иные правила.

Значение международных воздушных перевозок в нынешнее время имеет большую роль.. К источникам воздушных перевозок перечислены Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., содержащие коммерческие права государств при сотрудничестве в рамках воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты. Данные права выполняются определёнными странами фирмами воздушных перевозок (пользователями прав) согласно с принятыми и ими коммерческими соглашениями. Условия воздушных перевозок пассажиров и грузов регулируются многосторонней Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, затрагивающее правила международных воздушных перевозок, 1929 г. Она дополнена Гаагским протоколом 1955 г. В Варшавской Конвенции принимает участие более 100 государств, большее число которых вдобавок ратифицировало также Гаагский протокол. Действие Варшавской конвенции приходится на воздушные перевозки между участвующими в ней странами, а также на перевозки, когда страны отбытия и прибытия груза находятся территории одной страны, а совершение остановки происходит в другой стране, хоть и не участвующего в Конвенции. В Конвенции предусмотрены основные требования к перевозочным документам, права отправителя на использование права распоряжения грузом в процессе следования, порядок выдачи груза в пункте прибытия, ответственность перевозчика перед пассажирами и грузовладельцем. Перевозчик несёт ответ за вред, имевшем место в случаях: смерти, ранения или любого другого наличия повреждения здоровью пассажира, если несчастный случай, в результате которого нанесён вред, имел место на борту воздушного судна или во время операций по посадке и высадке; уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза, если инцидент, нанёсший вред, происходит в процессе совершенной воздушной перевозки; опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов. По Варшавской конвенции ответственность перевозчика происходит на основе наличия доказательств вины. Перевозчик не привлекается ответственности, если докажет, что он принял все важные действия, чтобы избежать вреда, или что не смог принять товар. Однако при доказательстве перевозчика, что вина потерпевшего стала причиной вреда, суд может по закону своей страны ограничить ответственность перевозчика. Ответственность воздушного перевозчика, согласно Варшавской конвенции, не превышает размер 250 франков за 1 кг веса. Конвенция содержит короткий срок для составления жалобы в виде претензий к перевозчику по поводу несобранности

доставленного груза (14 дней со дня получения груза), пропуск которого не дает возможности на обращение в суд.

Исковая давность по требованиям к перевозчику не превышает два года. Согласно Гаагскому протоколу максимальный размер ответственности в отношении пассажира определено в размере 250 тыс. французских золотых франков. Коллизионные нормы, содержащиеся в Варшавской конвенции, даёт возможность применения закона суда в отношении выявления возмещения в виде определённых платежей, о вручении истцу понесенных им судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, о порядке прохождения периода течения срока, по истечении которого истец теряет право на иск. Не указывается в Конвенции вопросы, затрагивающие определения размера ущерба, число лиц, определяемые на получение компенсации в случае гибели пассажира.

Наиболее сложные правовые вопросы происходят в ходе международных морских перевозках. Причина кроется в различии отношений в данной области (предметом регулирования), разное число источников правового регулирования (наряду с нормами конвенций и внутреннего законодательства нередко применяются морские обычаи, как национальные, так и международные).

Морские перевозки грузов могут происходить на разных условиях. Если такая перевозка происходит без подачи морским перевозчиком всего корабля или его части, то отношения между участниками перевозки регулируется коносаментом. В 1924 г. в Брюсселе была принята Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. Практически положения морских перевозок внешнеторговых грузов решаются в договорах фрахтования (чартере), составляемые с морским перевозчиком при подаче для перевозки всего морского корабля, или же коносаментом на перевозки отдельных партий груза, где указаны информация об условиях перевозки (на обороте коносамента).

В марте 1978 г. на конференции в Гамбурге была одобрена Конвенция ООН о морской перевозке грузов, заменяющая Брюссельскую конвенцию 1924 г. Новая конвенция имеет большую зону распространения (распространяется на перевозки животных и палубных грузов) и предусматривает ряд важных изменений. Например, отменяется положение, освобождающее морского перевозчика от ответственности при ошибке в составлении маршрута, несколько увеличен предел его ответственности за сохранность груза, более конкретно определен порядок подачи требований к перевозчику (срок исковой давности по сравнению с Брюссельской конвенцией увеличен с одного до двух лет). Наиболее прогрессивной формой доставки грузов морем считается регулярные, или линейные, перевозки, где происходят на основании договоров об организации постоянных морских линий. Данные договоры бывают межгосударственными, однако в большинстве составляются заинтересованными судовладельческими компаниями. В них указывается основные условия использования определенных линий, а

условия морских линейных перевозок регулируется в линейных коносаментах, правилах и тарифах определённых судовладельческих компаний. Данные линейных перевозок содержат некоторые транспортно-правовые особенности, но специфические коллизионные вопросы здесь не появляются. Большая часть морских линий используется на сегодня по составленным соглашениям между крупными судовладельческими фирмами, составляющие коалицию перевозчиков, именуемые линейной конференцией. Решающее значение отдаётся компаниям ведущих стран, которые хотят закрепить максимальные экономические выгоды путем выделения больших фрахтовых ставок и других льготных условий. Для ликвидации дискриминационных элементов в деятельности линейных конференций в 1974 г. в рамках ООН по предложению развивающихся стран составлено важное международное соглашение - Конвенция о кодексе поведения линейных конференций. Здесь определяется ряд норм, содержащие положения о введении работы линейных конференций в определенные рамки, не допускающие нарушения и создающие баланс интересов перевозчика и грузовладельцев. Перевозки пассажиров через море касаются определённого числа международных соглашений, одно из них - Афинская конвенция о перевозках морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 г. Документ собрал в себе большинство ранее составленных положений о морских пассажирских перевозках: принцип ответственности при наличии вины, ограничение размера ответственности перевозчика (при наличии вреда здоровью пассажиров - 700 тыс. франков), срок действия исковой давности - два года. Перевозки морским путем происходят вдобавок по чартеру. Тогда для перевозки груза дается весь корабль, его часть или определенные помещения. Чаще используется проформы чартеров, созданные международными морскими организациями, а также национальными объединениями судовладельцев. Чартеры выделяются по назначению грузов (угольные, нефтяные, лесные и т.д.), что даёт шанс казать особенности перевозки отдельных грузов. По содержанию морской чартер выделяет под собой сложный договор, в который определяется до 60 различных положений (предоставление груза, порядок его подачи, расчеты по фрахту и т.д.). При наличии ответственности указана ссылка на условия Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Данные положений чартера подвергаются изменениям сторонами, в частности с помощью принятия пункта об оговорках.

Список использованных источников:

1. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права.— М., 1972;
2. Лоба В. Е. Правовые источники регулирования международной воздушной перевозки // Концепт. -2014. - Спецвыпуск № 31. - ART

14866. - 0,3 п. л. -URL: <http://e-koncept.ru/2014/14866.htm>. - Гос. рег. Эл № ФС 77-49965. - ISSN 2304-120X.;
3. . Сирик М. С., Научно-методический электронный журнал г. Тихорецк.;
 4. Лунц Л. А. Курс международного частного права. Особенная часть.— С. 237—327;
 5. Лунц Л. А, Марышева И. И., Садиков О. И. Международное частное права— С. 179—198;
 6. Садиков О. И. Реформа Бернских конвенций о железнодорожных перевозках//Внешняя торговля.— 1982.— № 4.— С. 26—28.